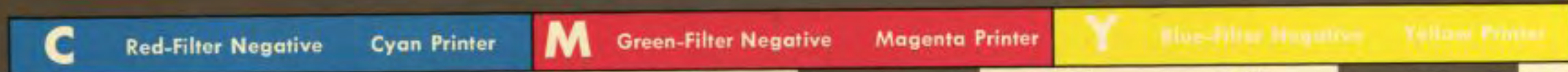




KODAK GRAY SCALE



KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.

Die

Einmündung der Helmstedter Bahn

in den

Bahnhof Braunschweig

und die

städtische Gürtelbahn

von

Dr. Hermann Scheffler,

Baurath.

Mit einer Karte.

UB Braunschweig

84



2302-202-3

Braunschweig,

Druck und Papier von Friedrich Vieweg und Sohn.

1868.



Die Einmündung der Helmstedter Bahn in den Bahnhof Braunschweig ist ein Gegenstand öffentlicher Besprechung geworden. Die Gesamtinteressen der Stadt Braunschweig, die Spezialinteressen einzelner Stadtbezirke und die Interessen der Bahnverwaltung haben hier als gemeinschaftliche, bald in gleichem, bald in entgegengesetztem Sinne wirkende Hebel gedient, um verschiedene Projekte hervorzu- rufen, welche dem einen Interessenten Vertrauen, dem anderen Besorgnisse ein- flößen. Bei dieser Sachlage scheint es nützlich zu sein, die widersprechenden An- sichten einer näheren Prüfung zu unterwerfen.

Im Wesentlichen handelt es sich um die drei Projekte:

- A. Einrichtung eines besonderen Bahnhofes für die Helmstedter Bahn an der Nordseite der Stadt.
- B. Einmündung der Helmstedter Bahn in den jetzigen Bahnhof von Norden her bei dem jetzigen Stationsgebäude.
- C. Einmündung dieser Bahn in den jetzigen Bahnhof von Süden her bei dem Eisenbühlter Wege.

A. Einrichtung eines besonderen Bahnhofes an der Nordseite der Stadt.

Dieses Projekt ist von Bewohnern der nördlichen Stadttheile aufgestellt. Dasselbe kann als die Eingebung eines Spezialinteresses angesehen werden, ist übrigens durch den Hinweis auf allgemeinere Interessen unterstützt worden, na- mentlich durch die Ansicht, dass hierdurch der jetzige Bahnhof wesentlich entlastet werde, dass sich der neue Bahnhof dazu eigne, den jetzigen Bahnhof, wenn er sich mit der Zeit als durchaus unzulänglich und unhaltbar erweise, entbehrlich zu machen, dass der neue Bahnhof einen passenderen Anschluss für eine etwaige Nord- bahn von Braunschweig nach Gifhorn gewähre und dass die Linie von Helmstedt über den neuen Bahnhof einen kürzeren und darum konkurrenzfähigeren Schienen- weg in der Richtung von Osten nach Westen darbiete.

Bei der Beurtheilung dieses Projektes muss man sich vor allen Dingen ver- gegenwärtigen, dass die Helmstedter Bahn nicht als eine Lokalbahn zu betrach-

ten ist, welche in Braunschweig ihren Endpunkt hat. Ihre wesentliche Bestimmung besteht darin, das Glied einer großen durchgehenden Route zu sein, und diese Bestimmung wird durch den sich vorbereitenden Bau einer direkten Bahn von Braunschweig über Hilbesheim und Hameln nach Pöhne an der Köln Mindener Bahn erhöht. Für den durchgehenden Zug über Braunschweig hinaus ist aber das unvermeidliche Verbindungsgleis zwischen dem gedachten neuen und dem jetzigen Bahnhofe und überhaupt das Anhalten und der Bahnanschluss auf beiden Bahnhofen mit in Rechnung zu stellen. Dieses Gleis und die erforderlichen Operationen auf beiden Bahnhofen machen den durchgehenden Weg länger, zeitraubender und beschwerlicher als alle übrigen Projekte, erschweren also die Konkurrenz gegen fremde Bahnen, statt sie zu erleichtern.

Die Entlastung des jetzigen Bahnhofes könnte nur darin bestehen, dass Braunschweiger Lokalgüter, welche über Helmstedt hinausgehen oder von dort herkommen, nicht auf den jetzigen Bahnhof geschafft zu werden brauchten. Diese Erleichterung kann nicht hoch angeschlagen werden; sie würde aber eine neue Bahnhofsanlage umso weniger rechtfertigen, als dieser neue Bahnhof den jetzigen Bahnhof für den ganzen übrigen Verkehr in seiner gegenwärtigen Beengung belässt und kein Mittel darbietet, die demnächst erforderlichen Erweiterungen dieses Bahnhofes leichter zu beschaffen. Jedenfalls steht das Projekt des neuen Bahnhofes in dieser Hinsicht gegen das dritte Projekt zurück, welches eine allgemeinere Ausdehnung der Bahnhofsanlagen für den Gesamtverkehr begünstigt.

Übrigens muss schon bei dieser Gelegenheit bemerkt werden, dass die Mittel zur Erweiterung des jetzigen Bahnhofes und zur Bewältigung eines größeren Verkehrs auf demselben Areale noch nicht so weit erschöpft sind, dass es schon an der Zeit wäre, große Ausgaben zu machen, welche die Tendenz haben, den jetzigen Bahnhof zu verlassen.

Was den eventuellen Anschluss einer Nordbahn von Gifhorn her betrifft; so lässt sich derselbe an eines der übrigen Projekte ebenso gut bewirken, wie an das vorstehende, ja, unter Berücksichtigung der Nothwendigkeit der Passage über den jetzigen Bahnhof in den durchgehenden und Anschlusszügen noch vortheilhafter.

Die schon erwähnte Kommunikation zwischen den beiden Bahnhofen, welche unvermeidlich den Charakter von Hauptbahnhöfen annehmen würden, eine Kommunikation, welche sowohl für Güter wie für Personen stattfinden müsste, würde sowohl für den durchgehenden als für den Lokalverkehr mit einem erheblichen Aufwande an Zeit, Transport- und Rangirungsarbeiten und Verwaltungskosten, sowie mit mancherlei Inkonvenienzen für das Publikum und die Bahnverwaltung verknüpft sein. Die ganze Einrichtung würde darauf hinauslaufen, das Geschäft, welches rationell auf einem Zentralbahnhofe unter einheitlicher Leitung, zu fest bestimmten Zeiten, im unmittelbaren Anschlusse an alle von hier ausstrahlenden Züge am zweckmäßigsten zu beschaffen wäre, auf zwei getrennte Bahnhöfe unter Zerreißung und Wiederverknüpfung der Transporte zu vertheilen.

Wenn an anderen Orten, namentlich bei sehr großen Städten, theils in Folge selbstständiger Unternehmungen, theils in Folge unfesigbarer lokaler Hindernisse mehrere Bahnhöfe für verschiedene Hauptrichtungen entstanden sind; so hat sich die Unbequemlichkeit dieser Trennung hinreichend fühlbar gemacht. Ver-

lin, Leipzig, Wien u. s. w. sind redende Beispiele hierfür. Die Herstellung von Verbindungsbahnen (Gürtelbahnen) zur möglichsten Milderung dieser Schwierigkeiten war die nächste Folge: allein es ist genügend bekannt, dass diese Verbindungen fast ausschließlich für den Güterverkehr benutzt werden und dass der Personenverkehr lieber den Zwischentransport mittelst Droschken und Omnibus vorzieht, als die Benutzung der Verbindungseisenbahnen, welche ihm deshalb auch nicht einmal zur Verfügung gestellt sind. Wo das Interesse an direkter Schienenverbindung wuchs und nach der Örtlichkeit befriedigt werden konnte, sind denn auch Zentralbahnhöfe entweder gleich von vorn herein oder später angelegt, oder mehrere Hauptbahnhöfe sind wenigstens unmittelbar nebeneinander gelegt, wie in Köln, Magdeburg, Leipzig, Kassel, Frankfurt u. s. w.

Die absichtliche Verschlingung des hiesigen Bahnhofes, welcher ein Zentralbahnhof ist, in zwei gesonderte Bahnhöfe ohne einen anderen Zweck als den der Parzellirung würde hiernach ein Anachronismus sein; sie würde weder die Interessen der Stadt, noch die einzelner Gemeinden, noch die der Bahnverwaltung befriedigen, und außerdem würden die Vortheile, welche hinsichtlich des etwaigen Anschlusses neuer Bahnen und hinsichtlich der Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit angeführt sind, nicht erreicht, große Kosten also unfruchtbar aufgewandt sein.

B. Einmündung der Helmstedter Bahn in den jetzigen Bahnhof von Norden her neben dem Stationsgebäude.

Das Projekt, die Helmstedter Bahn so neben dem Tummelplatze her durch den Bahnhofspark zu führen, dass sie vor der offenen Halle des jetzigen Stationsgebäudes in das dem Maschinenhaus zunächst liegende Hauptgleis, welches in diesem Augenblicke ein provisorisches äußeres Perrongleis bildet, von Norden her einmündet, hat den Zweck, für den Helmstedter Verkehr die Kopfstation zu vermeiden und die Bahn abzukürzen.

Das Wort Kopfstation wird, weil es an manche Übelstände erinnert, unter welchen an manchen Orten die Bahnverwaltungen leiden und über welche die beteiligten Bahnbeamten im Interesse des Eisenbahndienstes ihre Klagen öffentlich und privatim ertönen lassen, auch in der allgemeinen Konversation des Publikums als der Ausdruck für eine unzweckmäßige, unzeitgemäße Anlage gebraucht. Es genügt, dieses Wort auszusprechen, um Jedermann einen gründlichen Abscheu vor dem betreffenden Bahnhofe beizubringen und ihn glauben zu machen, er habe wirklich auf seinen Reisen bei der An- und Abfahrt von einer Kopfstation grausige, mindestens seltsame und jedenfalls ganz andere Empfindungen gehabt, als bei der An- und Abfahrt von einer Durchgangsstation. Andererseits reicht die Erklärung, eine Kopfstation beseitigen zu wollen, aus, um bei Jedermann Sympathien für das bezügliche Projekt zu erwecken und die Kritik über die wirklichen Vor- und Nachtheile eines solchen Projektes gefangen zu nehmen. Es muss daher sehr nachdrücklich hervorgehoben werden, dass bei der allgemeinen Diskreditirung der Kopfstationen große Irrthümer unterlaufen, dass dieses missfällige Urtheil vornehmlich aus der Unzulänglichkeit gewisser Stationen ent-

springt, nicht aber durch das Prinzip der Kopfstation ohne Weiteres motivirt ist, indem manche Durchgangstation weit größere Schwierigkeiten darbietet, als manche Kopfstation und umgekehrt eine Kopfstation, wenn sie zweckmäßig disponirt ist, die Inkonvenienzen, welche in ihrem Wesen liegen, auf ein Minimum reduziert. Es giebt unzählige Kopfstationen, bei welchen Niemand denkt und denken kann, dass sie nicht als Kopfstationen ihre volle natürliche Berechtigung hätten. Jeder wirkliche Endpunkt einer selbstständigen Eisenbahnlinie ist eine berechtigte Kopfstation. So ist z. B. der Bahnhof von Harzburg, Goslar, Helmstedt, Harburg, Hamburg, jeder Bahnhof bei Berlin, Wien, Paris, London und an hundert anderen Orten eine natürliche Kopfstation. Jede Abzweigung einer Bahn von einer anderen Bahn erzeugt unvermeidlich für die eine oder andere Verkehrsrichtung eine Kopfstation. So ist z. B. Wolfenbüttel für Harzburg-Oschersleben, Börsum für Harzburg-Holzminde, Kreienzen für Börsum-Hannover und für Kassel-Holzminde, Zerzheim für Helmstedt-Magdeburg, Oschersleben für Braunschweig-Halberstadt u. s. w. u. s. w. eine natürliche Kopfstation. Durch die Vervollständigung des europäischen Eisenbahnnetzes werden unausgesetzt neue Kopfstationen für gewisse Verkehrsrichtungen geschaffen und die Vollendung dieses Netzes ist ohne Erzeugung solcher Kopfstationen geradezu unmöglich.

Aus allem Diefen geht hervor, dass der Abscheu vor der Kopfstation, soweit er in dem Verdrusse über die Umkehrung der Fahrbewegung und in dem ungemüthlichen Gedanken des Einlaufens in einen Sack wurzelt, größtentheils auf einem Vorurtheile beruht, welches daraus entspringt, dass die Unzulänglichkeit jedes Bahnhofes, welcher zufällig eine Kopfstation ist, ohne Umstände auf das Konto der Kopfstation gesetzt wird. Es geht ferner daraus hervor, dass der Werth des Projektes für eine Anschlussbahn durchaus nicht ohne Weiteres durch die nominelle Vermeidung einer Kopfstation, sondern ganz allein durch die nachzuweisenden thatsächlichen Erleichterungen, welche es darbietet, bedingt ist, dass daher, wo große Interessen auf dem Spiele stehen, die reellen Vortheile eines solchen Projektes klar dargelegt werden müssen und diese Darlegung nicht mit allgemeinen Redensarten über Kopf- und Durchgangstation abgefertigt werden darf.

Diese generelle Abwehr der ungerechten Angriffe gegen die Kopfstationen soll nur zur Einnahme eines unparteiischen Standpunktes dienen; sie soll keineswegs eine Empfehlung der Kopfstationen überhaupt und auch keine Beschönigung der Mängel des hiesigen Bahnhofes sein. Wir sind, wie jeder andere Eisenbahntechniker, der Ansicht, dass eine Durchgangstation Vorzüge vor einer Kopfstation habe und dass demnach eine Kopfstation thunlichst zu vermeiden sei; wir sind auch ferner der Ansicht, dass die Disposition und die Situation des hiesigen Bahnhofes ungünstig ist, dass also ein Projekt, welches die vorhandenen Uebelstände wesentlich mildert, für sehr erwünscht gehalten werden muß: wir sind aber auch andererseits der Ansicht, dass die Unbequemlichkeiten des hiesigen Bahnhofes zum großen Theile nicht aus seinem Charakter als Kopfstation entspringen, sondern bei seiner Lage und Einrichtung auch fortbestehen würden, selbst

wenn sich die Gleise durch die Halle fortsetzen, und dass daher jedes Projekt, welches den Zweck verfolgt, den jetzigen Bahnhof in eine Durchgangsstation zu verwandeln, einer sorgfältigen Abwägung seiner Vor- und Nachtheile bedarf. Unter sucht man nun das Projekt, die Helmstedter Bahn vom Tummelplatze her, südlich am Direktionsgebäude vorbeiziehend, vor dem neuen Maschinenhause in den Bahnhof zu führen, näher; so ergibt sich Folgendes.

1. Der Güterbahnhof liegt an der Westseite und die Abzweigung der Güterschuppengleise von den Hauptgleisen liegt 120 Ruthen weit von der Halle entfernt. Hieraus folgt, dass alle über Helmstedt kommenden Güterzüge, welche Güter für Braunschweigische Stationen bringen oder mitnehmen sollen, sämtliche Hauptgleise des Bahnhofes durchschneiden und so weit vorfahren müssen, bis es möglich ist, sie rückwärts auf den Güterbahnhof zu schieben. Die Güterzüge haben eine Stärke von 100 bis 200 Ären und demzufolge mit der Lokomotive eine Länge bis zu 150 Ruthen. Um also auf den Güterbahnhof zu gelangen, muss die Lokomotive dieser Züge bis über den Eisenbättler Weg hinaus vorwärts und dann bis nach dem Güterschuppen rückwärts fahren. Während der ganzen Vorwärtsbewegung sind die Hauptgleise des Bahnhofes durch das hintere Ende der langen Güterzüge abgesperrt.

In ähnlicher Weise muss ein von hier nach Helmstedt abgehender Güterzug erst vom Güterbahnhofs rückwärts und sodann vorwärts quer durch alle Hauptgleise fahren.

Der erste hiermit verbundene Übelstand ist der, dass die Hauptgleise während des Durchganges der Güterzüge am nördlichen Ende, welches sich zunächst an die Halle schließt, also gerade an derjenigen Stelle versperrt und für andere ankommenden und abgehenden Züge unpassirbar gemacht werden, wo sich eben die größte Frequenz von Zügen konzentriert und durch die Zwischenbewegungen der dienstthuenden Lokomotiven und der ein- und auszufehenden Fahrzeuge auf das höchste Maaß der Inanspruchnahme gesteigert wird, wo außerdem nach der gegebenen Lokalität eine zeitweise Ausweichung in Nebengleise unmöglich ist und wo endlich der Personenverkehr seine Abfertigung erfährt, wo also alle Störungen für das Publikum und die Verwaltung am empfindlichsten sind.

Hierdurch werden Schwierigkeiten und Gefahren in den hiesigen Bahnhofsbetrieb eingeführt, welche gegenwärtig nicht obwalten und auch durch eine Einmündung der Helmstedter Bahn von Süden her nicht entstehen. Denn, wenn gleich in letzterem Falle die Helmstedter Güterzüge, welche Verkehr mit Braunschweigischen Stationen zu vermitteln haben, ebenfalls durch die Hauptgleise geführt werden müssen; so geschieht Dieß am südlichsten Ende des Bahnhofes, wo die Frequenz der Bewegungen nicht halb so stark ist, als am nördlichen Ende, wo sich außerdem für die durch den Durchgang der Helmstedter Züge etwa gehemmten Züge durch vorhandene und noch anzulegende Gleise leichter Gelegenheit zur Ausweichung und zum Aufenthalte darbietet und wo der akquirirte Theil des Herzoglichen Parkes die Möglichkeit gewährt, für diese Helmstedter Züge, wenn sie zu ungelegener Zeit kommen, einen bequemen Haltplatz einzurichten.

2. Die eben genannten Güterzüge haben zwischen Helmstedt und Braunschweig durchaus keinen kürzeren Weg zu durchlaufen, als wenn sie von Süden her in den Bahnhof einmündeten, weil sie die ganze Bahnhofslänge überschreiten müssen, um rückwärts auf den Güterbahnhof zu gelangen. Von einer Ersparung an Zeit und Betriebskosten kann also für diese Züge keine Rede sein, wohl aber davon, daß ein Stück des Weges, welchen diese Züge bei der Einmündung in den Bahnhof von Süden her auf freier Bahn durchlaufen würden, bei der Einmündung von Norden her wegen der unvermeidlichen rückgängigen Bewegung auf Bahnhofsgleise verlegt, also diese Gleise nicht entlastet, sondern unnöthiger Weise belastet werden.

3. Für diese Güterzüge wird der hiesige Bahnhof nicht etwa in eine Durchgangsstation, sondern es wird die jetzt bestehende einfache Kopfstation in eine doppelte oder sägenförmige Kopfstation verwandelt: denn außer dem Kopfe, welcher jetzt auf den Güterbahnhof fällt und welcher dort auch ferner liegen bleibt (indem alle auf dem Güterbahnhofs angekommenen Züge von dort auch wieder zurückfahren müssen), wird ein zweiter Kopf in der Nähe des Eisenbüttler Weges geschaffen, weil die Einmündung der Helmstedter Bahn von Norden her am Eisenbüttler Wege eine Rückkehr der Züge erfordert, ehe sie den Güterbahnhof erreicht haben.

Die angebliche Beseitigung der Kopfstation ist mithin für die Mehrzahl der Güterzüge eine Täuschung, da in Wahrheit für diese Züge die Schwierigkeiten der jetzigen Kopfstation nicht allein fortbestehen, sondern erheblich gesteigert werden.

Außerdem ist für diese Züge die vermeintliche Abkürzung der Betriebslänge zwischen Helmstedt und Braunschweig ein Irrthum.

4. Güterzüge, welche mit keiner Braunschweigischen Station in Verbindung stehen, also nicht auf den Güterbahnhof geschafft zu werden brauchen, vielmehr ohne Aufenthalt durchgelassen werden können, brauchen allerdings nicht zurückzufahren, sondern können den Bahnhof wie eine Durchgangsstation überfahren. Allein die Gewährung des direkten Durchganges ist kein Vorzug, welcher dem obigen Projekte ausschließlich zukommt, wohl aber ist es ein entschiedener Fehler dieses Projectes, alle Güterzüge, selbst diejenigen, welche auf hiesigem Bahnhofs Nichts zu schaffen haben, doch zu zwingen, über diesen Bahnhof zu fahren und unter den sub 1 angeführten schwierigen und gefahrbringenden Verhältnissen alle Hauptgleise an der frequentesten Stelle zu durchkreuzen.

Die Einmündung der Helmstedter Bahn von Süden her gewährt die Möglichkeit einer direkten Verbindung zwischen der Helmstedter und der Hamoverschen Linie, auch zwischen der Helmstedter und der Wolfenbüttler Linie, gestattet also den direkten Übergang der durchgehenden Züge, ohne den Bahnhof zu passiren, und zwar mit der nämlichen Abkürzung der Betriebslänge, welche die Einmündung von Norden her zu gewähren vermag.

Für diese durchgehenden Güterzüge (Kohlenzüge, Getreidezüge, Salzzüge und Güterzüge aller Art für entferntere Verkehrsgebiete) führt also das fragliche Pro-

jelt eine erhebliche Belastung des Bahnhofes mit sich, welche durchaus vermeidlich und ein um so schwererer Verstoß ist, als alle Bestrebungen auf die Entlastung dieses Bahnhofes zu richten sind.

5. Für gemischte Züge (Personenzüge mit Güterbeförderung oder Güterzüge mit Personenbeförderung) erzeugt die Einmündung von Norden her nicht bloß dieselben, sondern noch größere Schwierigkeiten wie für die reinen Güterzüge, weil diese Züge bei nahezu gleicher Länge dieselben Bewegungen bis nach dem Güterbahnhofe zu machen haben, wegen der Personenabfertigung aber noch längere Zeit in den Hauptgleisen aufgehalten werden müssen.

6. Für reine Personenzüge ist die Einmündung von Norden her zwar nicht unter den für die Güterzüge günstigen Gesichtspunkten in gleichem Maße bedenklich, weil diese Züge nicht nach dem Güterbahnhofe zu befördern sind und nicht die große Länge der Güterzüge besitzen: es treten aber neben diesen verminderten Schwierigkeiten Uebelstände anderer Art auf. Um dieselben zu übersehen, muß man erst die Frage beantworten: soll denn für den Personenverkehr die Helmstedter Linie mit jeder der bereits bestehenden Bahnlinien, also mit der Hannoverschen Linie, mit der Holzmindener Linie, mit der Harzburger Linie und mit der Dscherselebener Linie in direkte Durchgangsverbindung gesetzt werden oder soll Dieß nur mit der Hannoverschen Linie geschehen, während die über Wolfenbüttel führenden drei Linien auf diese direkte Verbindung zu verzichten hätten?

Im ersteren Falle, wo also alle von Helmstedt kommenden Personenzüge den Bahnhof in ununterbrochener Fahrtrichtung passiren können und wo alle von Hannover, Holzminden, Harzburg und Dscherseleben ankommenden Züge so dirigirt werden sollen, daß sie in der Richtung auf Helmstedt direkt weiterfahren können, kommt kein Personenzug mehr unter die Halle, ja, noch nicht einmal an den westlichen Perron; es könnte überhaupt nur ein einziger Perron an der Ostseite von höchst beschränkter Länge und Breite und in der Kurve zur Disposition gestellt werden. Die Personen-, Gepäck- und Eilgutabfertigung von der Halle aus würde sich in so hohem Grade beschwerlich für die Verwaltung und lästig für das Publikum gestalten, daß man sie geradezu für unmöglich erklären muß. Das ganze Stationsgebäude würde unbrauchbar werden und doch würde die Lage des Güterbahnhofes, der Maschinenhäuser und Werkstätten den Bau eines neuen Stationsgebäudes an einer weiter nach Süden gelegenen Stelle nicht gestatten.

Hierzu käme, daß alle Züge den 200 Ruthen langen Bahnhof in schräger Richtung unausgesetzt durch Weichen und stark gekrümmte, sich hin und her windende Weichengleise, also in einer unerträglichen, für rasche Züge gefährlichen und wegen der unerlässlichen Verminderung der Fahrgeschwindigkeit zeitraubenden Weise überfahren müßten, wenn man nicht das ganze Gleisystem des Bahnhofes umbauen wollte, womit zwar die vielen Krümmungen, nicht aber die zuvor genannten Schwierigkeiten zu beseitigen wären.

Man kann kaum zweifelhaft darüber sein, daß eine solche Disposition, welche den Bahnhof Braunschweig unter gänzlicher Beiseitlassung des Stationsgebäudes

und der Halle für alle Bahnrichtungen zu einem Durchgangsbahnhofe machte, für das Publikum und die Verwaltung ungenießbar und demnach undurchführbar wäre.

In der That würde auch die gänzliche Ausschließung der Halle aus der Verlehrung mit den Zügen eine Absurdität sein, weil doch nicht jeder von Hannover, Holzminden, Harzburg, Ocherleben ankommende Zug zur unmittelbaren Weiterfahrt nach Helmstedt bestimmt ist, und weil auch nicht jeder von Braunschweig in diesen verschiedenen Richtungen abgehende Zug die Fortsetzung eines von Helmstedt kommenden Zuges bildet, es also gar nicht nothwendig ist, alle Züge so über den Bahnhof zu führen, wie wenn sie direkt durchgehen sollten.

Hiernach kann nur eine gewisse Anzahl der Personenzüge und in keinem Falle mehr, als von Helmstedt kommen und dorthin gehen, auf direkten Durchgang ohne Verlehrung der Halle rechnen, und zwar kann dieser Durchgang nicht für alle jetzt südlich in den Bahnhof eintretenden Linien, sondern nur für einzelne Züge dieser Linien, im Ganzen für nicht mehr Züge stattfinden, als fahrplanmäßig von Helmstedt kommen und dorthin gehen. Alle übrigen Züge werden unter Verlehrung der Halle oder der jetzigen Perrongleise nach wie vor abgefertigt werden.

Das Resultat dieser Erwägung ist:

- a. dass der Bahnhof nur für einen Theil der Personenzüge Durchgangstation werden kann,
- b. dass derselbe für alle übrigen Züge Kopfstation bleibt,
- c. dass der direkte Durchgang die Benutzung der Halle ausschließt und die Abfertigung von Personen, Gepäck und Eilgut sehr erschwert, also mit erheblichen Unbequemlichkeiten für das Publikum und die Verwaltung verbunden ist,
- d. dass die Fahrt schräg über den Bahnhof wegen der vielen Weichengleise eine unangenehme Passage ist, welche sich wegen der Verbeibehaltung der Halle durch Umbau des Gleissystems nicht beseitigen lässt.

7. Wegen dieser mit dem direkten Durchgange verbundenen Inkonvenienzen, außerdem aber wegen der großen Verengung, welche der Bahnhof an der Stelle der nördlichen Einmündung der Helmstedter Bahn darbietet und welche weder einen genügenden Perron, noch die Herstellung eines getrennten Ankunfts- und Abfahrtsgleises gestattet, also den langen Stillstand eines Zuges verbietet, müsste der direkte Durchgang ohne Frage auf die kleinstmögliche Zahl von Zügen beschränkt werden, und es scheint kaum zweifelhaft, dass derselbe lediglich den Schnellzügen zu gut kommen würde.

Man kann annehmen, dass die direkt durchgelassenen Schnellzüge gegen die von Süden in den Bahnhof geführten Züge einen Weg von $\frac{1}{4}$ Meile ersparen. Dieß entspricht einer Fahrzeit von 2 Minuten. Wird aber diese Zeit, die an sich unerheblich ist, wirklich erspart? Wenn man berücksichtigt, dass die Fahrt von Süden her bis an den Bahnhof völlig ungehindert ist und über den Bahnhof in gerader Linie vor sich geht, dass dagegen die Fahrt von Norden her unmittelbar neben der Stadt mit Rücksicht auf den sich parallel dicht neben der Bahn her ergießenden städtischen Verkehr, sowie wegen der starken Kurven und wegen der Lage

des Haltplatzes unmittelbar an der Eintrittsstelle in den Bahnhof und daß ebenso die Fahrt durch die vielen Weichengleise schräg über den Bahnhof hinweg mit einiger Vorsicht ausgeführt werden muss; so ergibt sich, daß jener kleine in der Abkürzung des Weges liegende Zeitvortheil durch die aus anderen Gründen erforderliche Ermäßigung der Geschwindigkeit aufgehoben wird.

8. Blicke indessen wirklich ein kleiner Vortheil übrig; so wäre er so klein, daß er nicht der Erwähnung verdiente. Es fragte sich dann bloß, ob hinsichtlich der übrigen Manipulationen, welche die Schnellzüge zu erleiden hätten, je nachdem sie von Süden oder Norden einträten, der letztere Eintritt einen besonderen Vorzug besäße.

Die Schnellzüge halten jetzt auf hiesigem Bahnhofe nicht länger, als die Rücksicht auf das Publikum und die Billet-, Gepäc- und Eilgutexpedition es erheischt, nicht etwa, um Schwierigkeiten, welche die Kopfstation verursacht, zu überwinden. Ganz dieselbe Haltzeit würden diese Züge auch bedürfen, wenn sie von Norden her einmündeten und in derselben Fahrtrichtung weitergehen könnten. In dieser Hinsicht ist also aus dem direkten Durchgange kein besonderer Vortheil zu erwarten, dahingegen berechtigt der Umstand, daß dieser direkte Durchgang nur mit Vermeidung der Halle möglich ist, zu der Befürchtung, daß die Expedition und die Ein- und Ausladung des Gepäcks und Eilgutes mehr Zeit in Anspruch nehmen könnte.

9. Da sich der direkte Durchgang nur auf wenige, insbesondere nur auf die Schnellzüge beschränken kann; so bleibt der hiesige Bahnhof für die überwiegend große Mehrtheit der Personenzüge doch Kopfstation, deren Unbequemlichkeit sich für die Helmstedter Linie nur noch steigert, weil der Übergang zwischen einem der jetzigen Perrongleise und dem Helmstedter Gleise eine extraordinäre rückläufige Zwischenbewegung erfordert.

10. Es liegt auf der Hand, daß die Anzahl und die Fahrtrichtung aller Züge der Hannoverschen, Holzmündener, Harzburger und Oscherslebener Personen- und Güterzüge dieselbe bleibt, gleichviel ob die Helmstedter Bahn von Süden oder von Norden her einmündet. Durch diese neue Bahn werden also die Züge der übrigen, jetzt schon bestehenden Linien überall nicht geändert; sie führt zu diesen Zügen nur neue hinzu und der Unterschied zwischen der Einmündung von Süden oder von Norden besteht lediglich darin, daß die Einmündung von Süden die neuen Züge in derselben Weise zuführt, wie alle übrigen Züge zugeführt werden, wogegen die Einmündung von Norden die neuen Züge in entgegengesetzter, der ganzen Bahnhofseinrichtung widerstrebender Weise zuführt.

Wiewohl die Kopfstation unerwünscht ist; so zieht es doch weniger Unconvenienzen nach sich, bei dem Fortbestande der Kopfstation für alle übrigen Züge die neuen Züge in demselben Systeme aufzunehmen, als sie nach einem mit diesem Systeme streitenden Verfahren zu behandeln.

11. Wir haben gezeigt, daß die Meinung, der hiesige Bahnhof verliere durch die Einmündung der Helmstedter Bahn von Norden her für die Helmstedter Züge seinen Charakter als Kopfstation, im Wesentlichen auf Täuschung beruht. Der Hauptgrund hiervon liegt darin, daß jene Einmündung nur bei oberflächlicher Auffassung, nicht aber bei sachlicher Prüfung die Bedingungen erfüllt, welche eine Durchgangstation erfordert. Ein Bahnhof wird nämlich nicht schon dadurch eine Durchgangstation, daß Bahnlinien von entgegengesetzten Richtungen, z. B. von Norden und Süden auf ihn ausmünden: es ist vielmehr nothwendig, daß die Mündungen sowohl der nördlichen, als auch der südlichen Linien an die Bahnhofsgrenzen fallen, so daß der eigentliche Bahnhof mit allen seinen zu Beförderungszwecken dienenden Einrichtungen zwischen jenen Mündungsstellen liegt und jeder Theil des Bahnhofes ebenso gut von der einen wie von der anderen Stelle mit durchgehender Fahrbewegung erreicht werden kann.

Diese Bedingung wird aber auf hiesigem Bahnhofs durch die projektirte nördliche Einmündung der Helmstedter Bahn durchaus nicht erfüllt. Diese Einmündungsstelle liegt nicht vor dem Nordende des Bahnhofes, sondern so weit südlich von diesem Ende entfernt, daß weder die Personenhalle noch der Güterbahnhof von ihr bestrichen werden kann. Diese Einmündung ist gar kein Einlauf von vorn, sondern von der Seite. Ein Einlauf von vorn, mit der vollen Wirkung einer Durchgangstation für Personen- und Güterverkehr, müßte in der direkten Fortsetzung der Hauptgleise durch die Halle mitten in der Stadt gesucht werden. Wenn man die Stadt niederreißen oder durch Schienengleise, welche theils in die Personenhalle, theils auf den Güterbahnhof führen, in zwei Hälften zerlegen will, deren Bewohner durch Treppenleitern und unterirdische Gänge oder durch optische und elektrische Signale mit einander verkehren; so kann man den jetzigen Bahnhof zu einer wirklichen Durchgangstation machen und dadurch bewirken, daß Berliner Personen- und Güterzüge um 2 Minuten früher hier eintreffen und schlang durchfahren. Wenn man aber die Stadt nicht opfern will; so läßt sich der Bahnhof in seiner jetzigen Lage nicht in eine Durchgangstation verwandeln: die Einführung der Helmstedter Bahn vom Tummelplatze her ist keine Einmündung in das Nordende, sondern in die Flanke des Bahnhofes, sie hat daher auch nicht den Effekt eines Durchganges von Norden nach Süden, sondern führt neben einigen schwächlichen Vortheilen nur Uebelstände herbei.

12. Nach der gegebenen Lokalität könnte neben der von Norden her einmündenden Helmstedter Bahn nur an einer Seite, nämlich nur an der Westseite, ein Perron angelegt werden. Die unmittelbare Nähe der Maschinenhäuser gestattet keinen Perron an der Ostseite, und wenn sie ihn gestattete, wäre er unbrauchbar, weil er nur mit Überschreitung der Helmstedter Haupt-Fahrgleise zugänglich würde, was bei der hier in Betracht kommenden Frequenz schlechterdings unzulässig ist.

Hieraus folgt, daß die Helmstedter Bahn an der Einmündung auf den Bahnhof nur ein Fahrgleis erhalten kann, oder daß das Ankunfts- und Abfahrtsgleis einunddasselbe Gleis werden, daß überhaupt diese eingleisige Ein-

mlindungsstelle, welche zugleich die Haltstelle aller Personenzüge ist, von sämmtlichen ankommenden und abgehenden Personen- und Güterzügen passirt werden muß.

Eine solche Zusammenschnürung und Durchpressung eines großen Verkehrs, von welchem man glaubt, daß er der bedeutendste werden wird, durch einen absoluten Engpass ist in hohem Grade gefährlich und lästig und giebt Veranlassung zu vielfachen Verkehrsstörungen. Die Erfahrung hat gelehrt und fast alle Eisenbahntechniker einigen sich darüber, daß ein lebhafter Verkehr auf allen, selbst auf den Zwischenbahnhöfen, getrennte Gleise für die kommenden und gehenden Züge erfordert, und die hiesige Bahnverwaltung ist soeben aufs eifrigste damit beschäftigt, auf allen Braunschweigischen Bahnhöfen gesonderte Ankunfts- und Abfahrtsgleise herzustellen. Auf der bedeutendsten Station und für den lebhaftesten Verkehr sollte man nun eine Einrichtung treffen, welche sich an allen anderen Orten als unhaltbar erwiesen hat? Und Dieß sollte geschehen an einer Stelle, welche sich vor den Anhalteplätzen auf sämmtlichen übrigen Bahnhöfen durch eine ganz besondere Gefährlichkeit auszeichnet, indem sie

- a. unmittelbar am Bahnhofseingange liegt,
- b. eine so ungenügende Perronlänge besitzt, daß nicht zwei Züge hintereinander Platz finden,
- c. keine Ausweichung in ein Seitengleis bei herannahender Gefahr oder Störung möglich macht,
- d. in der Fortsetzung einer sehr starken Bahnkurve von 60 Ruthen Radius liegt, womit die Bahn vom Tummelplatze her eintritt, welche mithin auch nicht einmal außerhalb des Bahnhofes die Anlegung von Nebengleisen gestattet,
- e. wegen der starken Krümmung der einlaufenden Bahn und wegen der den Blick auf den Bahnhof verdeckenden Lage der Maschinenhäuser auch nicht die nothdürftigste Übersicht vom Bahnhofe auf die Bahn und von der Bahn auf den Bahnhof zuläßt,
- f. unmittelbar am Fuße eines Gefälles von 1 : 150 liegt, womit die Helmstedter Bahn von der Höhe am Steinhore herabsteigt, einem Gefälle, welches in Verbindung mit den starken Windungen der Bahn um so bedenklicher wird?

13. Die eben erwähnte starke Krümmung der Bahn vor dem Bahnhofe mit einem Kurvenradius von 60 oder noch weniger Ruthen ist auch in anderer Hinsicht ein großer Übelstand. Kurven von dieser Stärke in freier Bahn sind auf den norddeutschen Bahnen unerhört; es ist uns kein Beispiel davon bekannt. Sie bereiten dem Durchgange der Züge, namentlich der schweren Güterzüge, erhebliche Hindernisse, welche für die abfahrenden Züge in einer Steigung von 1 : 150 die mittlere Kraft einer Lokomotive überschreiten, also ziemlich regelmäßig die Verwendung zweier Lokomotiven zur Fahrt bis auf die Höhe erfordern, häufig auch die Veranlassung sind, daß der in solchen Passagen vorkommende schleichende Gang der Züge unversehens in Stillstand ausartet.

Andererseits ist die in einem Gefälle von 1 : 150 abwärts gerichtete Fahrt

durch Kurven von 60 Ruthen Radius sowohl für die Schnellzüge als auch für die Güterzüge bedenklich, wenn man erwägt, dass das fragliche Projekt zwischen dem Bahnhofe und dem Übergange über die Oker am Augustithore zwei nach entgegengesetzten Seiten gekrümmte Kurven von 60 Ruthen Radius enthält, dass sich also ein langer Güterzug von der Spitze bis zum Ende in einer übermäßig stark und entgegengesetzt gekrümmten Bahn befindet.

Es wird bemerkt, dass man das Gefälle in der letzten Strecke vor dem Bahnhofe allerdings ermäßigen kann, dass dasselbe jedoch alsdann in der Fortsetzung der Bahn umso stärker wird.

14. Um dieses Projekt zu ermöglichen, insbesondere um eine zweimalige Durchschneidung der Wallpromenade zu vermeiden, soll die Bahn hinter dem Direktionsgebäude her über die Oker durch den Bahnhofspark, über den Tummelplatz, dicht vor den Holländischen Häusern, durch den Marktworthschen und Tiemannschen Garten und nach nochmaliger Überschreitung der Oker durch den hinteren Theil des Voigtländerischen Grundstückes geführt werden.

Dass hierdurch werthvolle öffentliche und Privatgrundstücke entwerthet werden, dass der Tummelplatz seiner jetzigen Benutzung zu Messzwecken entzogen wird, dass die zweimalige Überschreitung der Oker in sehr schrägen Richtungen kostspielige Brückenbauten erfordert, dass muthmaßlich auch die Wilhelmthorbrücke umgebaut, höher gelegt und mit einer Rampe versehen werden muss, wollen wir nur nebenher erwähnen, ohne darauf ein großes Gewicht zu legen, um uns nicht in den Verdacht zu setzen, als ob wir zu den empfindsamen Seelen gehörten, denen Geld und Besitzstörungen bei Bahnanlagen Schrecken einflößen. Aber Das müssen wir mit allem Nachdrucke im Interesse der Bewohner der Stadt Braunschweig betonen, dass der Eingang in die Stadt am Augustithore von der Bahn durchschnitten wird und dass die Bahn von dem Pacinskytschen Hause bis zum Augustithore auf eine Länge von 80 Ruthen unmittelbar neben der Wallpromenade einherläuft.

Man erwartet, dass die Helmstedter Linie die frequenteste von allen werde. Schon jetzt bewegen sich auf der Linie Hannover-Oschersleben mit den Extrazügen täglich 40 Züge (20 hin und 20 her). Der Stadteingang am Augustithore würde hiernach täglich 40 bis 50 Mal zu sperren sein. Da die Absperrung nicht erst dann geschehen kann, wenn ein Zug vor der Überfahrt anlangt, sondern wenn er signalisirt ist, da diese Überfahrt wegen der zu beiden Seiten liegenden Kurven und des starken Bahngefälles eine sorgfältige Bewachung und frühzeitige Schließung erfordert, da endlich lange Güterzüge, namentlich bei der Bergfahrt, nicht allzu rasch vorüberfahren; so ist es nicht zweifelhaft, dass jener Eingang in 24 Stunden 6 Stunden lang gesperrt sein würde, dass hiervon mindestens 5 Stunden auf die Zeit von 6 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends zu rechnen wären, und dass die Zeit einzelner Sperrungen sich unter Umständen auf eine halbe Stunde und länger ausdehnen könnte.

Dem Braunschweiger Publikum ist nicht unbekannt, dass die von Wolfenbüttel kommenden Züge wegen der Versperrung des Bahnhofes oft eine halbe Stunde lang vor dem Bahnhofe halten müssen. Das Rämliche wird sich für

die von Helmstedt kommenden Züge ereignen; man hätte sich also darauf gefaßt zu machen, daß nicht bloß die Augustthorbarriere eine halbe Stunde lang geschlossen bliebe, sondern daß hin und wieder eine Wagentreihe vom Bahnhofe bis über das Augustthor hinaus sich wie eine chinesische Mauer unbeweglich aufstellte, um eine geraume Zeit hindurch jedwede Kommunikation mit Fuß, Blick oder Wort zu suspendiren.

Es liegt auf der Hand, daß hiermit eine schwere Belästigung der Stadt und Umgegend verbunden sein würde, und wir können nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, daß hiervon nicht bloß die unmittelbar aufgehaltene Tausende von Fußgängern, Fuhrwerken, Reitern, Viehtreibern und Transportanten aller Art, sondern mittelbar auch alle diejenigen Einwohner unangenehm betroffen werden, welche mit jenen Passanten in irgend einer Geschäftsverbindung stehen, ferner daß hierbei nicht bloß das Privatinteresse, sondern in mannichfaltiger Weise das Interesse der städtischen Behörden, z. B. in Beziehung auf die vor dem Augustthore stattfindenden Viehmärkte, außerdem das Interesse der Militärbehörde wegen Benützung der Exerzierplätze für die Kavallerie und Artillerie, und endlich das Interesse des Herzoglichen Hofes wegen der Kommunikation mit Richmond in Betracht kommt.

15. Ebenso große und vielleicht noch größere Bedenken als die Durchschneidung des Augustthoreinganges stößt die unmittelbare Nachbarschaft zwischen Eisenbahn und Wallpromenade auf eine Länge von 80 Ruthen ein. Es handelt sich hier nicht um eine Gürtelbahn, wie sie in manchen Städten vorkommt, um die Zwischentransporte von Gütern zwischen mehreren Bahnhöfen mittelst sehr langsam fahrender Züge zu beschaffen, sondern um eine Hauptbahn in derjenigen Entfernung vom Bahnhofe, wo noch mit namhafter Geschwindigkeit gefahren wird. Das Augustthor liegt etwa in einer Entfernung von 150 Ruthen von der Einmündung der Bahn in die Bahnhofsgleise, also in einer Entfernung, welche nicht viel geringer ist, als die Entfernung des Eisenbüttler Weges von der Halle. Jedermann weiß, mit welcher namhaften Geschwindigkeit die Bahnzüge den letzteren Weg passiren und kann sich daraus eine Vorstellung von derjenigen immer noch erheblichen Geschwindigkeit bilden, mit welcher auf der Helmstedter Bahn längs der Wallpromenade gefahren werden würde.

Unter diesen Umständen ist die Befürchtung sehr begründet, daß die zahlreichen Equipagen, Droschken und Reiter, welche unausgesetzt die Wallpromenade benutzen, sich in einer steten Gefahr befinden, und daß diese Gefahr sich auf das ganze neben und zwischen den Fuhrwerken und Reitern einhergehende Publikum fortpflanzen würde.

16. Aus allen vorstehenden Erörterungen ergibt sich das Resultat, daß die Einmündung der Helmstedter Bahn von Norden her in den hiesigen Bahnhof fast in keiner Hinsicht einen reellen Vortheil darbietet, daß sie aber in vielen Beziehungen große Betriebschwierigkeiten und Unsicherheiten erzeugt und für das Braunschweiger Publikum mit erheblichen Belästigungen und Gefahren verknüpft ist.

Hiermit ist das Projekt in seiner unmittelbaren Wirkung charakterisirt.

Bei neuen Bahnanschlüssen an den hiesigen Bahnhof wäre es in Betracht der schon jetzt bestehenden Betriebsschwierigkeiten wohl angezeigt, zu fragen, ob man sich dabei begnügen könne, nur immer neue Zuflüsse in diesen bereits im Stau liegenden Verkehrskessel zu leiten, oder ob es nicht erforderlich sei, die neuen Anschlusslinien nach Möglichkeit so zu disponiren, daß sie die Rettungsmittel für die möglicherweise eintretenden Verkehrsüberschwemmungen darbieten.

In dieser Hinsicht, als Schutzmittel für zukünftige Eventualitäten, befriedigt nun das obige Projekt auch nicht die anspruchslosesten Erwartungen. Dasselbe läßt den jetzigen Bahnhof in seinem jetzigen Zustande, eröffnet nirgends eine Quelle zu einer etwaigen Entlastung, schafft an keinem Orte eine Gelegenheit, die dem jetzigen Bahnhofs angelegten Fesseln zu lösen; im Gegentheil, dadurch, daß dasselbe durch eine Bahnanlage das Nordende des Bahnhofes ebenso fixirt, wie bereits das Südende fixirt ist, macht es jede Umgestaltung unmöglich und drückt allen örtlichen Schwierigkeiten den Stempel der Unvergänglichkeit auf, führt mithin, indem es die Möglichkeit allmählicher und zeitgemäßer Reformen ausschließt, in den Augen aller Derjenigen, welche den hiesigen Bahnhof nicht für ein Werk auf Ewigkeit halten, umso sicherer zu einem vollständigen Bruche und damit zu Maafregeln und Kosten, welche wahrscheinlich Alles übertreffen, was eine lebhafteste Phantasie sich heute davon vorstellen mag.

Aus allen diesen Gründen, ebensowohl wegen der unmittelbaren bedenklichen Folgen, welche jenes Projekt hat, als auch wegen des gänzlichen Mangels an Entwicklungsfähigkeit vermögen wir dieses Projekt weder der Bahnverwaltung noch dem Publikum zu empfehlen.

C. Einmündung der Helmstedter Bahn in den jetzigen Bahnhof von Süden her beim Eisenblüttler Wege.

Nach einem vorläufig untersuchten, aber noch nicht definitiv festgestellten Projekte würde die Helmstedter Bahn mit zwei selbstständigen Gleisen vom Eisenblüttler Wege aus längs des akquirirten Theiles des Herzoglichen Parkes hinziehen, an der südlichen Ecke dieses Parkes die Wolfenbüttler Chaussee überschreiten und sich von hier aus gegen das Mastbruch hin wenden, um in der Nähe der dortigen Ziegelei die Helmstedter Straße zu durchschneiden.

Von dem Punkte im Wiesenthal zwischen dem Eisenblüttler Wege und der Wolfenbüttler Chaussee, wo diese Bahn die Oker überschreitet, kann ein doppelspuriges Verbindungsgleis nach der Hannoverschen Bahn mit Überbrückung der Wolfenbüttler Gleise hinübergeführt werden, um einen direkten Übergang zwischen der Helmstedter und Hannoverschen Bahn zu ermöglichen. Dieses Gleis würde 300 Ruthen lang werden und nahe hinter der jetzigen Überfahrt über die Frankfurter Straße in die Hannoversche Bahn einlaufen.

Wie schon erwähnt, haben die bisherigen Vorarbeiten noch keinen Abschluß für dieses Projekt herbeigeführt; dieselben sind vornehmlich auf die Ermittlung der kürzesten und in technischer Hinsicht bauwürdigsten Linie gerichtet gewesen. Wenn zu diesen beiden Rücksichten noch die Interessen der Stadt in die Wag-

schale gelegt und zugleich im Interesse des Landes und der Bahnverwaltung wichtige Eventualitäten der Zukunft ins Auge gefasst werden; so halten wir es für rathsam, die Bahnlinie vom Übergangspunkte der Wolfenbüttler Chaussee so weit gegen die Stadt hin zu schwenken, daß sie, nahe hinter St. Leonhard vorbeiziehend, dießseit des Streitberges die Helmstedter Straße überschreitend, sich nach Widdagshausen wendet, um von dort aus den durch das Terrain gegebenen Zug zu verfolgen.

Außerdem scheint es nützlich, nicht bloß eine direkte Verbindung zwischen der Helmstedter und der Hannoverschen, sondern auch eine solche zwischen der Helmstedter und der Wolfenbüttler Linie mittelst eines Doppelgleises von 150 Ruthen Länge, welches sich gegen Rünningen hin wendet, jedoch noch vor dem Landwehrgraben in die Wolfenbüttler Bahn einmündet, sofort ins Auge zu fassen.

Die anliegende Karte läßt dieses Projekt deutlicher erkennen. Dasselbe rechtfertigt die nachfolgenden Bemerkungen.

1. Die Helmstedter Züge laufen bei diesem Anschlusse ganz nach demselben Betriebssysteme über den Bahnhof wie alle übrigen Bahnzüge; sie erzeugen daher keine größeren Schwierigkeiten und keine anderen Bedenken als die letzteren, und wirken überhaupt nicht anders als alle bisherigen Frequenzsteigerungen in den alten Linien und als diejenigen neuen Bahnen, welche im Laufe der Zeit an auswärtigen Stationen angeschlossen worden sind und noch angeschlossen werden.

Die Güterzüge brauchen keine rückgängige Bewegung zu machen; sie durchdringen die Hauptfahrgeleise an der am wenigsten frequenten Stelle, ohne die vielfachen Bewegungen in der Nähe der Halle zu stören; sie durchlaufen keinen längeren Weg als bei der Einmündung von Norden her.

Die Personenzüge fahren in schlanken und getrennten Bahnhofsgleisen bis in und vor die Halle, resp. aus der Halle, und gelangen zu bequemen Abfertigungsstellen. Diese Züge haben allerdings einen etwas längeren Weg zu durchlaufen, finden aber vor und auf dem Bahnhofe die geringsten Hindernisse, sodass der Zeitverlust im Allgemeinen verschwindend klein, für manche Züge sogar geringer wird als bei der Einmündung von Norden her und bei der Überfahung des Bahnhofes in schräger Richtung.

2. Bei diesem Projekte kommen keine Betriebschwierigkeiten hinsichtlich des Eintrittes der Bahn in den Bahnhof, keine übermäßig starken Kurven, keine Zusammenpressung der ankommenden und abfahrenden Züge auf demselben Perrongleise, keine Belästigungen und Gefahren für das städtische Publikum und ähnliche Inkonvenienzen, welche die Einmündung von Norden her nach sich zieht, in Betracht.

3. Dieses Projekt bietet zu wirklichen und namhaften Entlastungen des jetzigen Bahnhofes in mehrfacher Beziehung Gelegenheit.

Zunächst kommt die neue Bahn vor der Einmündung in den Bahnhof mit derjenigen großen und freien Grundfläche in unmittelbare Berührung, welche von dem Herzoglichen Parke zu Eisenbahnzwecken akquirirt ist. Nebengleise, welche

auf dieser Fläche angelegt und an beiden Enden mit der Helmstedter Bahn verbunden werden, können zur Aufnahme von Güterzügen in denjenigen Zeiten dienen, wo der Güterbahnhof besetzt oder der Eintritt in den Bahnhof durch andere Veranlassungen momentan gesperrt ist.

Solche Gleise können auch zur Rangirung von Güterzügen für die Helmstedter Bahn benutzt werden.

Selbst Personenzüge können bei Stopfungen auf dem Bahnhofe auf jenen Gleisen ein vorläufiges Asyl finden, ohne den übrigen Bahnverkehr zu stören.

Die genannte Fläche gewährt hiernach wegen ihrer unmittelbaren Lage am Bahnhofseingange und an der Einmündungsstelle der Helmstedter Züge die Möglichkeit einer zeitweisen und einer dauernden Entlastung des Bahnhofes.

4. Zu einer anderen, ebenso wichtigen Entlastung des Bahnhofes können die vorhin erwähnten Verbindungsgleise zwischen der Helmstedter und der Hannoverschen und Wolfenbüttler Bahn dienen. Durch diese Gleise wird der Bahnhof von alle denjenigen Zügen wirklich befreit, welche keine Lokalverbindung mit Braunschweig besitzen, welche also Nichts auf diesem Bahnhofe zu thun haben und deren Einführung in den Bahnhof lediglich dazu dient, das Gedränge, die Verlegenheiten und die Gefahren zu vermehren.

Zu diesen Zügen gehören die langen und schweren Kohlenzüge, die Militärzüge und diejenigen Güterzüge, welche dazu bestimmt sind, entferntere Verkehrsbezirke zu versorgen. In dem Maße, wie der Güterverkehr, also die Anzahl und Stärke der täglichen Güterzüge wächst, wird sich das Anhalten und Rangiren jedes dieser Züge auf jedem Bahnhofe behuf Vermittlung eines Lokalverkehrs immer mehr als unansführbar erweisen, und es wird sich immer mehr das Bedürfnis ausbilden, regelmäßige Güterzüge einzurichten, welche die Bestimmung haben, den Verkehr mit bestimmten Gegenden oder Stationsgruppen, nicht zugleich mit allen Zwischenstationen zu vermitteln. Die Anzahl derjenigen Güterzüge, welche effektiv kein anderes Geschäft auf hiesigem Bahnhofe anzurichten haben, als die Gleise zu versperren, wird sich daher von Jahr zu Jahr mehren. Bei der Einmündung der Helmstedter Bahn von Norden her werden diese Züge immer genöthigt sein, den Bahnhof heinzusuchen: bei der Einmündung von Süden her unter Benutzung der gedachten Verbindungsgleise dagegen nicht.

5. Selbst manche Personenzüge, insbesondere Schnellzüge, können diese Verbindungsgleise benutzen, um die damit verbundene Abkürzung der Betriebslänge im durchgehenden Verkehre aus Konkurrenzinteresse auszunutzen.

Zu diesem Ende wäre an der Linie zwischen Richmond und St. Leonhard eine Haltestelle zu etabliren, durch welche die direkte Verbindung dieser Züge mit der Stadt in der Weise hergestellt würde, daß dasjenige städtische Publikum, welches nicht etwa vorzöge, an jener Haltestelle selbst zur Bahn zu kommen oder dieselbe zu verlassen, wie bisher in der Halle des jetzigen Bahnhofes abgefertigt würde.

Die einzige Unbequemlichkeit, welche sich hieraus ergeben könnte, bestände darin, daß auf jener Haltestelle vielleicht ein Umsteigen stattfände, daß also das

Braunschweiger Publikum die Verbindung zwischen der Halle und jener Haltestelle vielleicht für einige Züge wie eine Droschkenfahrt per Dampf anzusehen hätte, indem dasselbe seine definitiven Sitzplätze im Eisenbahnzuge erst auf jener Haltestelle fände. Im Übrigen wären damit weder Kosten noch sonstige Inkonvenienzen verbunden: denn die Villet- und Gepäckerpedition fände nach wie vor unter der hiesigen Halle statt, und es kämen nur die von der Halle aus günstigen Fahrpreise in Anwendung.

Diese geringfügige Unbequemlichkeit, erst auf der Haltestelle den definitiven Platz im Bahnzuge einnehmen zu können, steht aber keineswegs unbedingt, sondern nur möglicherweise und bei wenigen Zügen in Aussicht. Überhaupt kämen nur Schnell- und Kurierzüge, nicht die gewöhnlichen Personenzüge in Betracht. Aber selbst für die Schnell- und Kurierzüge würde jene Unbequemlichkeit in dem Falle nicht stattfinden, daß der Verkehr mit der Stadt Braunschweig sich so bedeutend zeigte, um einen selbstständigen Wagen für diese Station in jene Züge einzureihen, weil alsdann der definitive Sitzplatz schon unter der Halle eingenommen, resp. erst daselbst verlassen werden würde.

6. Alles, was zur Entlastung des jetzigen Bahnhofes gereicht, nützt nicht bloß der Bahnverwaltung, sondern in eben so hohem Grade der Stadt, weil es die mit wachsender Frequenz sich steigenden Schwierigkeiten der Expedition, der Auf- und Abladung und der Abführung der Güter und Produkte vermindert. Demzufolge entspricht das obige Projekt, indem es in so vielfacher Hinsicht eine wirkliche Entlastung des jetzigen Bahnhofes in Aussicht stellt, in hohem Grade den Interessen der Stadt.

7. Die besprochenen Verbindungsgleise sind von diesem und jenem Geisterseher als Gespenster benutzt worden, um dem Braunschweiger Publikum die Besorgniß einzulösen, jene Verbindungen sollen dazu dienen oder können doch möglicherweise dazu führen, die hiesige Stadt aus der großen Bahnroute zu verdrängen. Um die Bedeutung dieses Schreckschusses auf ihren wahren Werth zurückzuführen, dürften folgende Bemerkungen am Platze sein.

Die Interessen der Stadt Braunschweig haben, wie Jedermann aus der Entwicklung des hiesigen Eisenbahnwesens entnehmen kann, bei der Ausführung des Eisenbahnnetzes eine vorwiegende Rolle gespielt und sie sind es, welche auch neuerdings auf das Projekt der Helmstedter Bahn einen entscheidenden Einfluss geübt haben. Die Interessen der Stadt Braunschweig haben den Ausschlag gegeben, um die Helmstedter Bahn überhaupt über diese Stadt zu führen. Ein Blick auf die Landkarte lehrt, daß eine Linie, welche von Helmstedt aus sich in einer möglichst großen südöstlichen Entfernung von der Stadt Braunschweig direkt auf Wolfenbüttel wendete, besonders unter Einschaltung einer direkten Linie von Wolfenbüttel nach Salzgitter manche Vortheile dargeboten hätte, wenn dabei lediglich der durchgehende und nicht der Lokalverkehr mit der Stadt Braunschweig in die Wagschale gelegt wäre.

Diese Linie würde durch die projektierte Bahn von Löhne über Hameln und Hildesheim noch ein größeres Gewicht erlangen, insofern die letztere Bahn von

Hildesheim ebenfalls direkt auf Wolfenbüttel geleitet würde. Das Komite der letzteren Bahn hatte in der That den Wunsch, nicht auf Braunschweig, sondern auf Wolfenbüttel zu bauen, und ist ausschließlich zur Wahrung der Interessen der Stadt Braunschweig veranlaßt worden, den Bauplan dahin zu ändern, daß Braunschweig der Anknüpfungspunkt wird.

Wenn aber die Interessen der Stadt Braunschweig das durchschlagende Motiv für den Bau der Helmstedter und der Hildesheimer Bahn über die hiesige Stadt sind; so ist die Annahme, daß diese Stadt durch den Betrieb jener Bahnen umgangen oder doch nicht in den vollen Genuß der mit der Bahnlage verbundenen Vortheile gesetzt werden solle, ein leeres Hirngespinnst.

Eine solche Umgehung ist außerdem nicht die Sache der Laune oder des Zufalles, sondern kann nur auf der Entschließung der Landesregierung beruhen, und es wäre durchaus ungerechtfertigt zu glauben, daß diese Entschließung jemals eine andere Richtschnur, als die des Landesinteresses haben könnte. Mit dem Landesinteresse, mag man darunter nun das weitere Interesse des ganzen Herzogthums oder das Finanzinteresse der Bahnverwaltung oder das Verkehrsinteresse eines kleineren oder größeren Publikums verstehen, ist aber das Interesse der Stadt Braunschweig insofern eng verknüpft, als eine Gefährdung dieses Interesses eine Beeinträchtigung aller übrigen Interessen nothwendig zur Folge haben würde. Denn abgesehen davon, daß die Stadt Braunschweig selbst einen integren und namhaften Theil des Landes ausmacht, so ist ihr Verkehr für die Speisung der Bahnen, in deren Zuge sie liegt, für die Erwedung neuer Verbindungen von innen nach außen und von außen nach innen, also für die Rentabilität sowohl der näheren, als auch der entfernteren Theile der durchgehenden Linien und somit für die Frequenz der inländischen und der Nachbarbahnen von so großer Wichtigkeit, daß an eine Vernachlässigung dieses Verkehrs vernünftiger Weise nicht zu denken ist. Es liegt weder in der Politik der Regierungen, noch in der der Bahnverwaltungen, Städte von 50000 Einwohnern bei Seite zu schieben, sondern sie heranzuziehen.

Da sich diese Prinzipien auf materielle Interessen stützen; so ist auch die im Publikum ausgesprochene Befürchtung nicht begründet, daß wenn in Folge unvorhersehbarer staatlicher Veränderungen das Herzogthum etwa seine Selbstständigkeit verlieren und unter Preussische Herrschaft fallen sollte, die Stadt Braunschweig in obiger Hinsicht weniger Berücksichtigung finden möchte. Die Preussische Regierung bethätigt in Eisenbahnsachen sowohl auf den Staatsbahnen, als auch vermöge ihres Einflusses auf den Privatbahnen keine anderen Grundsätze, als diejenigen, welche die Hebung und Belebung des Verkehrs zum Zwecke haben. Am wenigsten hat das verkehrstreibende Publikum Ursache, sich über die preussische Eisenbahnpolitik zu beunruhigen, da die von dieser Politik diktierten Maßregeln in Betreff der Eisenbahntarife, der Vielfältigung und Beschleunigung der Bahnzüge, der Anlegung neuer Eisenbahnen u. s. w., welche hin und wieder die öffentliche Aufmerksamkeit erregt haben, Zeugniß davon ablegen, daß die Verkehrsinteressen jene Politik in erster Linie beherrschen.

Daß die Regierung eines kleinen Staates der Pflege der Landeswohlfaht in vielen Beziehungen eine größere Sorgfalt widmen kann, als die Regierung eines

großen Staates, ist wohl selbstverständlich. Hieraus folgt aber gar nicht, dass die große Regierung, wenn sie in die Lage käme, den kleinen Staat mit zu verwalten, irgend welchen Grund haben könnte, sich den Interessen dieses Zuwachses ihrer Macht feindlich gegenüberzustellen — und eine Vernachlässigung der braunschweigischen Verkehrsinteressen oder eine Zurücksetzung derselben gegen andere Verkehrsinteressen wäre doch in der That nichts Anderes, als eine Feindschaft. Solche Präsumtionen sind nicht allein unnatürlich, sondern finden auch ihre Widerlegung an den Schritten, welche Seitens der Preussischen Regierung in den Eisenbahnangelegenheiten der kürzlich erworbenen neuen Landestheile geschehen sind, indem in diesen Schritten das Bestreben, den einheimischen und lokalen Verkehrsinteressen Rechnung zu tragen, deutlicher hervortritt, als es manchem Nachbar lieb ist.

8. Wir sind hiernach der Ansicht, dass die Interessen der Stadt Braunschweig wegen des ihnen innewohnenden materiellen Gewichtes zu jeder Zeit bei dem Betriebe der fraglichen Eisenbahnen ihre Befriedigung finden werden, wir sind aber zugleich der Ansicht, dass diese Befriedigung nicht darin besteht, dass jedes Rad, welches sich bei Berlin oder Köln in Bewegung setzt, über den jetzigen Bahnhof am Wilhelmthore gerollt werde. In der alten Zeit des Reisens mit Hibernissen mag es für einen Gasthof und für einen Hufschmied vortheilhaft gewesen sein, so zu liegen, dass alle Reisenden, selbst diejenigen, welche nicht auszu steigen liebten, dicht vor seiner Thür vorbeifahren mussten, weil doch möglicherweise auch der Nichtwollende durch die Laune des Zufalles oder durch die Verlockungen der Situation bewogen werden konnte, auszu steigen und den Gastwirth in Nahrung zu setzen, oder weil ein Pferd vor dem Hause des Hufschmiedes einen Nagel verlieren und einen unerwarteten Verdienst herbeiführen konnte. In dem Partikularinteresse solcher Etablissements lag das langsame Reisen, das häufige und lange Anhalten, der öftere Wechsel mit Wagen und Pferden, das Fahren auf schlechten Wegen; die Unvollkommenheit des Transportsystems aber begünstigte diesen Partikularismus, weil sie eben kein anderes Reisen möglich machte.

Schon der Chausséebau und später der Eisenbahnbau haben mit der Vervollkommenung des Transportwesens die Prinzipien der alten Wegelagererei vernichtet. Die Zeit, wo die Einrichtung von Schnellposten in den davon berührten Städten ein bedenkliches Kopfschütteln erweckte, ist rasch in Vergessenheit gerathen. Jeder Mensch verlangt für sich und demnach auch für Andere rasches Reisen, seltenes und kurzes Anhalten an den Zwischenpunkten, seltenen Wechsel der Transportmittel und einen kurzen und guten Weg zu seinem Ziele. Hierbei verliert allerdings dieses oder jenes einzelne Etablissement, welches vorher lediglich durch die Unvollkommenheit der früheren Beförderungsweise bestand, seine Nahrung: allein die Erfahrung hat durch die allgemeine Belebung der Industrie und des Verkehrs und durch die allgemeine Erhöhung des Wohlstandes der in die neuen Verkehrslinien gezogenen Ortschaften den überzeugenden Beweis geliefert, dass das Gemeinwohl nicht durch jenes frühere Bestreben der gewaltsamen Beeinflussung und Festhaltung des durchreisenden Publikums, sondern durch das direkt entgegengesetzte Verfahren, nämlich durch schleunigste Weiterführung

des Durchreisenden gefördert wird. Denn der Zweck der Reise ist durch ihr Ziel, nicht durch die Eventualität von Abenteuern unterwegs bedingt. Jeder Mensch, auch der Braunschweiger, verlangt daher sein Ziel so rasch, bequem und billig wie möglich zu erreichen; er ist auf allen Zwischenpunkten ein Durchreisender und will dort nicht mehr als nöthig inkommodirt sein. Je mehr diese Anforderungen erfüllt werden, desto öfter macht er eine Reise und zwar nicht immer nach demselben, sondern auch nach anderen Orten, z. B. nach der Stadt Braunschweig. Die Personen, welche sich viel zwischen Berlin und Köln bewegen, werden nicht dadurch bewogen werden, in Braunschweig Geschäftsverbindungen anzuknüpfen, wenn man auf dem hiesigen Bahnhofs durch Pfeffernüsse oder ähnliche Reizmittel Rege ausstellt, um sie zu fangen oder zum Abspringen von einer angetretenen Reise zu verführen; wohl aber werden sie umso sicherer und häufiger Geschäftsreisen nach Braunschweig unternehmen, je mehr ihnen das Reisen überhaupt durch Beseitigung aller Nebenstörungen und Nebenverluste erleichtert wird.

Ob also die Reisenden, welche nicht in Braunschweig bleiben wollen, unter die Halle des jetzigen Stationsgebäudes gefahren werden, von wo aus sie von der Stadt außer einer Anzahl Neugieriger Nichts weiter zu sehen bekommen, als die dunkle Wand eines Bahnhofsgebäudes, oder ob sie auf einen Punkt zwischen St. Leonhard und Richmond geführt werden, von wo aus sie unter einem geringeren Andrang von Zuschauern ein helles Bild von der Stadt empfangen, mag im Interesse der Stadt selbst ziemlich gleichgültig sein, soweit dabei die Verführung in Betracht kommt, welcher ein solcher Reisender ausgesetzt ist, seinen Reiseplan zu ändern und der hiesigen Stadt einen unverhofften Besuch abzustatten.

9. In den vorstehenden beiden Nummern ist zu zeigen gesucht, daß es thöricht wäre, an feindliche Mächte zu denken, welche entweder in der Eisenbahnpolitik von Regierungen oder in den Grundsätzen der Betriebsführung von Bahnverwaltungen darauf abzielen könnten, die Stadt Braunschweig mittelst der mehr erwähnten Verbindungseisenbahnen zu umgehen. Wenn wir diesen Erörterungen auch einen noch so hohen Werth beilegen; so dürfen wir uns doch nicht einbilden, daß sich ein Jeder dadurch vollkommen beruhigt fühlen und daß Niemand übrig bleiben werde, der nicht die Zukunft für dunkel und eine gefährliche Benutzung jener Verbindungseisenbahnen trotz aller Vorspiegelungen für möglich hielte. Für diese Schwarzseher erlauben wir uns die Bemerkung, daß sie die vorstehenden Nummern 7. und 8. getrost ignoriren und an die Stelle der Macht der Vernunft und der Interessen dreist die Macht des Todfeindes der Stadt Braunschweig setzen können. Hierdurch würden sie wohl das Streben einer höheren Gewalt zum Wohle dieser Stadt in das entgegengesetzte Streben verwandeln und damit das obige Raisonnement in seinen moralischen Beziehungen unzutreffend machen: allein, sie würden in dem dargelegten Bahnprojekte durchaus nicht die Mittel nachweisen können, daß ein solches feindliches Bestreben zu einer feindlichen That werden könne.

Es ist nämlich von durchschlagender Wichtigkeit, daß durch die fraglichen

Verbindungsgleise in keiner Weise die Station Braunschweig aufgehoben werden kann, selbst wenn die Beziehung des jetzigen Bahnhofes zu den durchgehenden Linien eine andere wird. In allen Fällen bleibt doch die Haltestelle für die durchgehenden Züge ein Haltpunkt bei der Stadt und für die Stadt Braunschweig, hat also in jeder Hinsicht die Wirkung eines Bahnhofes Braunschweig. Dass diese Haltestelle dem Mittelpunkt der Stadt nicht ganz so nahe liegt, als der jetzige Bahnhof, ist von sehr untergeordneter Bedeutung, da sie immer so nahe liegt, wie Bahnhöfe bei großen Städten zu liegen pflegen. Denkt man sich nämlich diese Haltestelle an einem passenden Punkte zwischen St. Leonhard und Richmond etablirt; so ist sie in gerader Linie von der Mitte der Stadt am Burgplatze genau so weit entfernt, als Eisenbättel, nämlich 400 Ruthen, also nur 150 Ruthen weiter, als der Mittelpunkt des jetzigen Bahnhofes und ebenso weit, als der Endpunkt des jetzigen Bahnhofes.

Die neue Haltestelle liegt mithin in einer Entfernung, welche durch die in dem jetzigen Bahnhofs bereits gegebenen Entfernungen eingeschlossen ist, entspricht also den an einen Bahnhofsplatz bei Braunschweig zu stellenden Anforderungen vollständig.

Erwägt man hierbei, dass diese Haltestelle eine zweite Haltestelle bei der Stadt bildet, dass außer ihr die Haltestelle auf dem jetzigen Bahnhofs fortbesteht, dass sie mit der letzteren Stelle eine Schienenverbindung hat, sodass Jedermann nach Belieben dort oder hier aussteigen kann, und dass außer dieser Schienenverbindung die unmittelbare Kommunikation zwischen der neuen Haltestelle und der Stadt für Jeden, welcher nicht zu Fuß gehen will, mittelst Droschken ebenso gut unterhalten werden wird, wie sie jetzt zwischen der alten Haltestelle und der Stadt unterhalten werden muss; so dürfte unseres Erachtens auch kein Schatten von Furcht zurückbleiben: im Gegentheil, uns dünkt, als ob das Projekt die Elemente zu besonderen Hoffnungen in sich berge, welche eine nähere Auseinandersetzung verdienen.

10. Wegen der äußerst günstigen Lage der Linie von St. Leonhard bis Richmond in einer geraden Linie von 300 Ruthen Länge, ohne alle Terrainschwierigkeiten, ohne hindernde Flüsse, ohne kostbare Grundstücke, ohne Schranken für die Ausdehnung in die Breite, mit gutem Baugrunde, bei vollkommener Zugänglichkeit durch zwei Heerstraßen an seinen Enden, einen chaussirten Kommunikationsweg und andere Wege in der Mitte und bei der Leichtigkeit, diese Zugänglichkeit noch wesentlich zu verbessern, bietet die besprochene Haltestelle sofort Gelegenheit, den jetzigen Bahnhof ohne irgend eine nennenswerthe Unkonvenienz von gewissen Lasten des Lokalverkehrs zu befreien oder vor solchen Lasten zu schützen. So würde z. B. das mittelst Extrazüge vom Harze kommende Chausséebau-material, welches bei hiesiger Station lagert, um sodann mittelst Chausséefuhrwerkes verfahren zu werden, ebenso gut, wo nicht besser, sein Depot neben jener Haltestelle finden. Die Schöninger und besonders die Helmstedter Braunkohlen, deren mächtiges und nach dem Urtheile von Sachverständigen eine sehr gute Qua-

lität in Aussicht stellendes Flöß bei Helmstedt durch die neue Bahn eröffnet und durch Reduktion der Transportlänge bis Braunschweig auf die Hälfte des jetzigen Weges für die hiesige Stadt nutzbar gemacht werden wird, können füglich neben jener Haltestelle gelagert werden. Diese Haltestelle läßt sich leicht und bequem zu einem Rangirbahnhofe für die Güterzüge einrichten, um Lokalgüter für die Stadt auszufcheiden und einzustellen und dadurch den Zufluss der Güterwagen auf den jetzigen Bahnhof auf den wirklichen Lokalverkehr zu beschränken. Hierdurch würde das Publikum, indem es seine Güter nach wie vor auf dem bisherigen Bahnhofe expedirt erhält, durchaus keine Belästigung erfahren; im Gegentheil, würde für manchen Empfänger und Versender von Produkten, welcher die Expedition auf der Haltestelle vorzieht, daraus eine Annehmlichkeit erwachsen. Insbesondere müßte die Expedition von Produkten und eventuell von Gütern, sowie auch von Personen auf jener Haltestelle für die ganze südöstlich von Braunschweig belegene Umgegend erwünscht sein und eine nützliche Entlastung des jetzigen Bahnhofes nach sich ziehen.

11. Die freie und günstige Lage der Bahn zwischen St. Leonhard und Richmond bietet der städtischen Industrie ein neues, geräumiges und qualifizirtes Feld zur Gründung von solchen Etablissements, welche einen unmittelbaren Bahnanschluss bedürfen, liefert also dieser Industrie einen praktischen Hebel und dem Bahnunternehmen, sowie der Stadtgemeinde eine Erwerbsquelle, ohne den jetzigen Bahnhof zu belasten.

12. Nach der Situation dieser Bahn und Haltestelle ist sie vorzüglich dazu geeignet, jede neue Bahn, womit die Stadt in der Zukunft noch gesegnet werden möchte, gleichviel, ob dieselbe aus Norden oder aus einer anderen Himmelsgegend eintrifft, aufzunehmen, ohne in dem durchgehenden Verkehre einer solchen Bahn Umwege, Kopfstationen oder andere Betriebsschwierigkeiten zu erzeugen.

13. Die ganze Disposition dieses Projektes hat das Ziel im Auge, den jetzigen Bahnhof als Zentralbahnhof beizubehalten, ihm aber ohne Beeinträchtigung städtischer, kommerzieller und administrativer Interessen die thunlichste Erleichterung zu verschaffen und gleichzeitig Anknüpfungspunkte und eine sichere Basis für jede spätere, noch so große Verkehrs-entwicklung zu finden.

Demzufolge braucht man anfänglich auf die Haltestelle zwischen St. Leonhard und Richmond nur unbedeutende Kosten zu verwenden und dort nicht mehr Anlagen zu schaffen, als die wünschenswerthe Entlastung des Bahnhofes in nächster Zeit nothwendig erfordert. Insbesondere würde jene Haltestelle niemals Werkstätten, Materialdepots, große Wagenschuppen und sonstige einer Zentralstelle zukommenden und für immer dem jetzigen Bahnhofe zu reservirenden Anlagen bedürfen. Man kann dem Bedürfnisse allgemach nachgehen und dabei der Finanzlage der Staatskasse gebührend Rechnung tragen: die Verkehrsverhältnisse des jetzigen Bahnhofes treiben eben, wenn sie auf jener Haltestelle stets eine bequeme Entlastung finden, keiner Katastrophe entgegen, welche plötzlich große Summen zur

Rettung aus der Noth erfordern könnte. Sollte sich, in Folge des allgemeinen Wachstums des Verkehrs und begünstigt durch die Erlichkeit, jene Haltestelle allmählich zu einem wirklichen Bahnhofe emporzuschwingen, d. h. sollte sie neben ausgedehnten Gleisanlagen und Lagerplätzen einmal ein anständiges Stationsgebäude und einen geräumigen Güterschuppen erhalten; so böte dieses Ereigniß nur Anlaß, der Stadt zu der damit dokumentirten außerordentlichen Hebung des lokalen und des durchgehenden Verkehrs zu gratuliren. Interessen irgend einer Art können damit nicht verletzt werden. Denn, ob die Stadt einen oder zwei Hauptbahnhöfe hat, ist für die Stadt in den wesentlichsten Dingen gleichgültig, in den weniger wesentlichen aber nur vortheilhaft.

Eben die Fähigkeit, sich zu einem größeren Bahnhofe zu entwickeln, verleiht der Haltestelle zwischen St. Leonhard und Richmond die Kraft, dem städtischen Publikum alle die Annehmlichkeiten zu konserviren, welche ihm die Lage des jetzigen Bahnhofes am Wilhelmschore bereitet. Denn vermöge der Eigenschaft jener Haltestelle, allen Verkehr, welcher sich auf dem jetzigen Bahnhofe nicht mehr bewältigen läßt, ohne alle weiteren Inkonvenienzen sofort aufzunehmen, kann die Überlastung des jetzigen Bahnhofes verhütet und die Nothwendigkeit einer demnächstigen Verlegung desselben abgewehrt werden.

Weder die Einmündung der Helmstedter Bahn in den jetzigen Bahnhof von Norden her, noch die Führung dieser Bahn nach einem selbstständigen Bahnhofe an der Nordseite der Stadt bietet die Garantie für die dauernde Beibehaltung des jetzigen Bahnhofes.

Bei der Einmündung der Helmstedter Bahn in den jetzigen Bahnhof von Norden her ist nämlich eine Entlastung von Zügen und Verkehrsäzweigen in einem nennenswerthen Grade nicht möglich und es liegt auf der Hand, daß wenn man auch im Zuge dieser Linie eine Haltestelle außerhalb der Stadt etabliren wollte, dieselbe bei weitem nicht die Wirkung der Haltestelle zwischen St. Leonhard und Richmond zu äußern vermöchte, weil alle Hauptverkehre immer gezwungen bleiben würden, sich von dieser Haltestelle aus erst über den jetzigen Bahnhof zu bewegen, was eben so lästig für diesen Bahnhof als für den großen Verkehr selbst sein würde. Demzufolge muß ein Jeder, welcher den jetzigen Bahnhof auf die Dauer nicht für ausreichend hält, bei der Einmündung der Helmstedter Bahn von Norden her und noch mehr bei der eventuellen Hinzufügung einer Nordbahn den Augenblick herannahen sehen, wo dieser Bahnhof unhaltbar wird und, weil derselbe nach seiner Lage nur noch in beschränktem Grade entwicklungsfähig ist, verlegt werden muß. Daß eine solche Verlegung des jetzigen Bahnhofes mit dem daran sich unvermeidlich knüpfenden Umbau fast aller Bahnen auf größere Entfernung, ferner bei der Schwierigkeit der Bewegung in dem engen, durch den Fluß und den moorigen Untergrund behinderten Thalgebiete und endlich bei der immer weiter vorschreitenden Umklammerung des jetzigen Bahnhofes von Fabriketablissements die Vernichtung eines sehr großen Kapitals, sowie eine sehr bedenkliche Betriebsstörung und endlich die Verletzung vieler Interessen nach sich ziehen würde, leuchtet ein. Außerdem ist es als ziemlich gewiß anzusehen, daß wenn der Bahnbetrieb eine solche Verlegung des jetzigen Bahnhofes gebieterisch erforderte,

der neu zu gründende Bahnhof seinen Platz in einer erheblichen Entfernung von der Stadt erhalten und dass die Konservirung der in der Nähe des jetzigen Bahnhofes liegenden Annehmlichkeiten keine Beachtung in einem dem hiesigen Publikum wünschenswerthen Grade finden würde, indem bei einer totalen Neugestaltung des Bahn- und Bahnhofsystems bei hiesiger Stadt doch offenbar die Ursachen, welche diese Neugestaltung bedingen, die vorwiegende Berücksichtigung verlangen, die Wünsche auf möglichste Annäherung hingegen, da ihre frühere Berücksichtigung als der Quell der entstandenen Kalamität anzusehen wäre, die nächsternste Zurücksetzung zu gewärtigen hätten.

Ebenso wenig würde die Föhrung der Helmstedter Bahn nach einem selbstständigen Bahnhofs an der Nordseite der Stadt einen dauernd haltbaren Zustand schaffen, weil die Zwischenbeförderung zwischen diesem und dem jetzigen Bahnhofs sowohl dem durchgehenden als auch dem lokalen Verkehre die größten Schwierigkeiten bereiten, die Konkurrenzfähigkeit der Braunschweigischen Bahnen in vielen Beziehungen in Frage stellen und den jetzigen Bahnhof gegen das Anwachsen des Bahnhofsverkehrs bis zu einer nicht mehr zu bewältigenden Höhe nicht unbedingt schützen würde.

14. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß die Haltestelle zwischen St. Leonhard und Richmond der gegenwärtig nach allen Seiten ziemlich unregelmäßig vor sich gehenden Stadterweiterung einen besonderen Impuls zu einem intensiveren und geregelten Fortschritte in südöstlicher Richtung verleihe. Dieses Resultat könnte im Interesse der Salubrität der Stadt nur freudig begrüßt werden, indem die Ansiedler in jener höher gelegenen Gegend einen bessern Baugrund und eine gesündere Wohnstätte finden würden, als die zum Ausstarren in der sumptigen Niederung an einem stagnirenden Flusse verurtheilten Bewohner der älteren Stadt.

Die Gürtelbahn.

Von außerordentlicher Wichtigkeit und als eine besondere Empfehlung des letzten Projektes erscheint es, daß dieses Projekt nicht bloß den allgemeinen Interessen der Stadt und der Bahnverwaltung, sondern auch den Spezialinteressen der verschiedenen Stadttheile und vielen Einzelinteressen förderlich ist.

Viele Fabrikationsgeschäfte erfordern eine Schienenverbindung oder doch eine nahe Verührung mit der benachbarten Eisenbahn. Die Möglichkeit dieser Verbindung ist die Grundbedingung für das Aufblühen der Industrie in einer Gegend. Die Erstehung zahlreicher Etablissements in der Nähe der Bahnhofe ist hier wie an allen anderen Orten der thatsächliche Beweis für das vorliegende Bedürfniss. Die Einklammerung der Bahnhofe durch solche Etablissements und die Abspernung aller Auswege, auf welchen der wachsende Bahnhofsverkehr sich die zu seiner Bewältigung erforderlichen Erweiterungen verschaffen könnte, ist die üble Folge jenes Andranges der Privatindustrie gegen die Bahnhofe. Unter diesem Andrang seufzt nicht bloß die Bahnhofsverwaltung, sondern auch der unglückliche Bewerber, welcher jeden Zutritt zum Bahnhofe versperrt findet, wenn er nicht zu Denen gehört, welche im Anfang der Dinge mit affenartiger Geschwindigkeit Beschlag auf das Areal an der Bahnhofsgrenze legten. Die Industrie verstopft sich durch diese Belagerung der Bahnhofe höchst eigenhändig die Lebensadern. Warum siedelt sie sich aber nicht an der langen freien Bahn an? Weil sie dort von der Bahnverwaltung nicht aufgenommen wird und weil auch die wachsende Entfernung vom Zentrum der Bevölkerung ihre Existenzbedingungen erschwert. Welche Hülfe sieht nun in Aussicht, der Industrie in unbefränkter Ausdehnung die direkte Schienenverbindung und zugleich den Vortheil der Ansiedlung in der Nähe der Zentren der Bevölkerung zu gewähren? Unseres Erachtens die Organisation von Industriegleisen, welche als gemeinschaftliche Transportunternehmungen von einem Bahnhofe aus dergestalt angelegt werden, daß sie sich weiterführen und verzweigen und daß die industriellen Etablissements nach Zeit und Umständen sich daranheften lassen.

Zu einem solchen Unternehmen bietet nun das obige Bahnprojekt eine vortreffliche Gelegenheit. Man denke sich eine Gürtelbahn, welche von dem

Übergänge der Helmstedter Bahn über die Helmstedter Straße bei St. Leonhard ausläuft, um die Stadt ungefähr in dem auf der anliegenden Karte angegebenen Zuge zu umkreisen. Diese Bahn bildet eine in sich selbst zusammenlaufende und sowohl mit dem jetzigen Bahnhofs, als auch mit der neuen Haltestelle in direkter und bequemer Verbindung stehende Linie von $1\frac{1}{2}$ Meilen Länge, wovon $\frac{1}{2}$ Meile durch die Hauptbahn und Bahnhofsgleise eingenommen wird und 1 Meile als reine Industriebahn übrig bleibt. Sie liegt so weit von der Stadt entfernt, daß sowohl rechts als links von ihr industrielle Etablissements auf relativ billigem und gutem Baugrunde aufgeführt werden können, daß sie der eigentlichen Stadterweiterung durch Wohnhäuser keine lästigen Schranken zieht und daß aus ihrer Bepflanzung mit rauchenden Schornsteinen und duftenden Retorten keine schweren Übelstände für die innere Stadt erwachsen. (Eine Gürtelbahn, welche sich an die Wallpromenade anlehnte, würden wir, da sie keine lebenerweckende Kraft haben kann, für eine verfehlte Anlage halten, welche wegen der Hindernisse, die sie der Bevölkerung bei fortschreitender Erweiterung der Stadt bereite, wahrscheinlich binnen kurzer Zeit gleich mancher anderen zu eng geschnürten Gürtelbahn wieder beseitigt werden müßte.)

Wir machen uns von der Einrichtung und Wirksamkeit der gedachten Gürtelbahn etwa folgendes Bild. Dieselbe wird als eine zweigleisige Bahn von alten Schienen hergestellt. Es wird lediglich für diese Gleise, sowie für die Anfangsstücke der daraus nach den einzelnen Etablissements auslaufenden Nebengleise, resp. Drehscheiben ein Terrainstreifen von 5 Ruthen Breite reservirt. An jeder Seite desselben bleibt eine Fläche von 5 Ruthen Breite zu Kommunikationszwecken, also zur Anlegung von Parallelwegen, Chausseen und Fußwegen frei, so daß das ganze Unternehmen auf die Länge einer Meile in einer Breite von 15 Ruthen einen Flächenraum von 200 Morgen erfordert.

Das angrenzende Terrain innerhalb und außerhalb der Gürtelbahn kann sofort an beliebigen Stellen Etablissements aufnehmen; es wird sich jedoch von selbst verstehen, daß diese Anlagen mehr von den beiden Enden her vorrücken, so daß der genannte zur Gürtelbahn gehörige 15 Ruthen breite Streifen nicht sofort in seiner ganzen Länge und Breite brach gelegt, auch die Gürtelbahn selbst nicht sogleich in ihrer ganzen Erstreckung, auch nicht sogleich doppelgleisig gebaut zu werden braucht.

Die Anlegung der Gürtelbahn und der Parallelwege bildet das Gesellschaftsunternehmen. Den Betrieb darauf könnte die Bahnverwaltung übernehmen. Die Nebengleise nach den einzelnen Etablissements haben die betreffenden Fabrikbesitzer zu beschaffen.

An den Übergängen über die aus der Stadt hervortretenden Chausseen und Kommunikationswege werden Sammelplätze für die landwirthschaftlichen Produkte der Umgegend auf Kosten des Unternehmens angelegt.

Außerdem wird die Gürtelbahn durch Nebengleise, welche an geeigneten Stellen gegen die Stadt hin abzweigen und sich wo thunlich in die Stadt hinein erstrecken, wie es z. B. auf den zu verfüllenden Osterkanälen vom Wendenthore her möglich sein wird, für den inneren städtischen Verkehr nutzbar gemacht, indem die Ansammlung und Vertheilung der Güter, soweit es mittels Dampfkraft nicht

zweckmäßig ist, seitens des Unternehmens mittelst Pferdekraft geschieht. Ob es zulässig und rathsam ist, von der äußersten nordwestlichen Ecke des jetzigen Güterbahnhofs am Wilhelmthore unter Mitbenutzung des am Burgplatze vorbeiziehenden Okerkanals ein quer durch die Stadt ziehendes, die Gürtelbahn diametral durchschneidendes und jenseit des Wendenthores wiederum in dieselbe einmündendes Pferdegleis etwa im Zuge der auf dem Plane fein ausgezogenen Linie anzulegen, dürfte einer spezielleren Untersuchung vorbehalten bleiben.

Wenn Zeit und Umstände es motiviren, kann die Gürtelbahn zu einer regelmäßigen Personenbeförderung nach den Bahnhöfen und nach Zwischenpunkten benutzt werden.

Es würde nützlich sein, die Gürtelbahn im Zusammenhange mit dem erschnitten Stadterweiterungsplane zu projektiren, und es läßt sich nicht verkennen, daß diese Kombination dem letzteren Plane einen erwünschten Impuls und einen sicheren Anhalt geben würde.

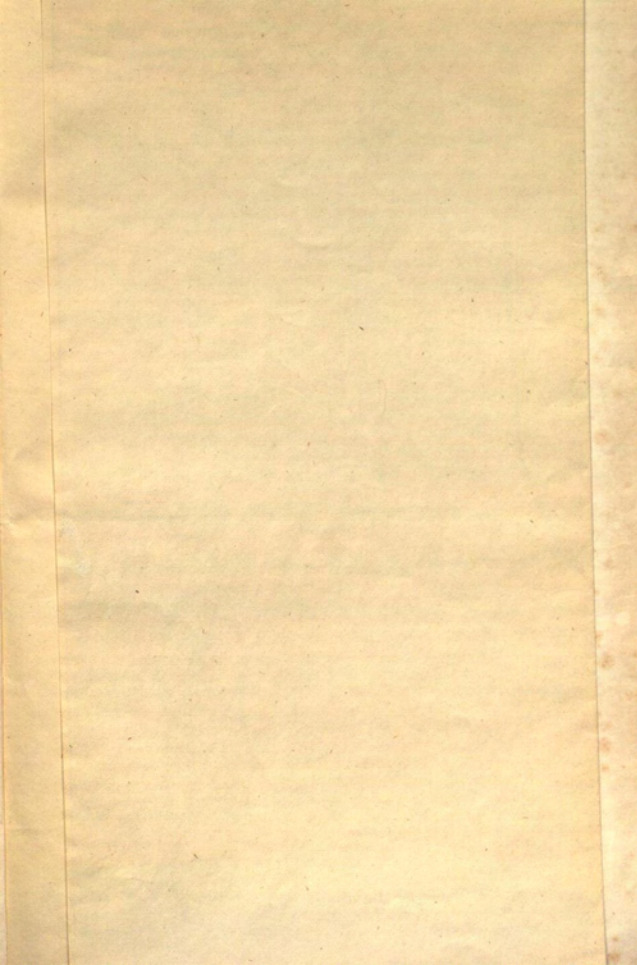
In Beziehung auf den Stadtplan ist noch hervorzuheben, daß der lediglich zu Kommunikationszwecken dienende Gürtel von 15 Ruthen Breite sich zu einem ebenso angenehmen, als dem Gesundheitsstande der erweiterten Stadt förderlichen Boulevard ausbilden ließe.

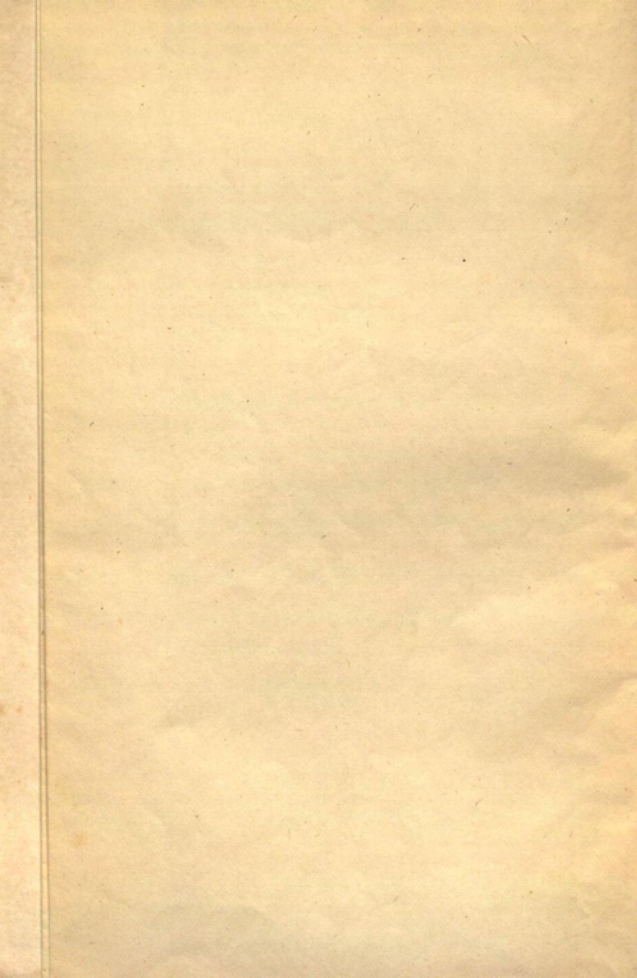
Die Gürtelbahn, da sie eine bequeme und zeitsparende Kreisverbindung rings um die Stadt und mit der Stadt herstellte, würde offenbar außer den allgemeinen Interessen der Industrie und der Landwirtschaft noch eine große Zahl von Spezialinteressen befriedigen. Sie würde die Anlage von Arbeiterkolonien erleichtern. Sie würde die Hinausrückung der städtischen Osttrunklinie begünstigen, indem die unter dauernder Bewachung stehende Bahn einen genügenden Schutz gegen unbefugte Überschreitung gewährt. Sie würde den Werth der Grundstücke rings um die Stadt erheblich erhöhen. Sie würde den Andrang auf einzelnen Punkten vermindern und eine gleichmäßigere Bebauung des städtischen Areals sichern.

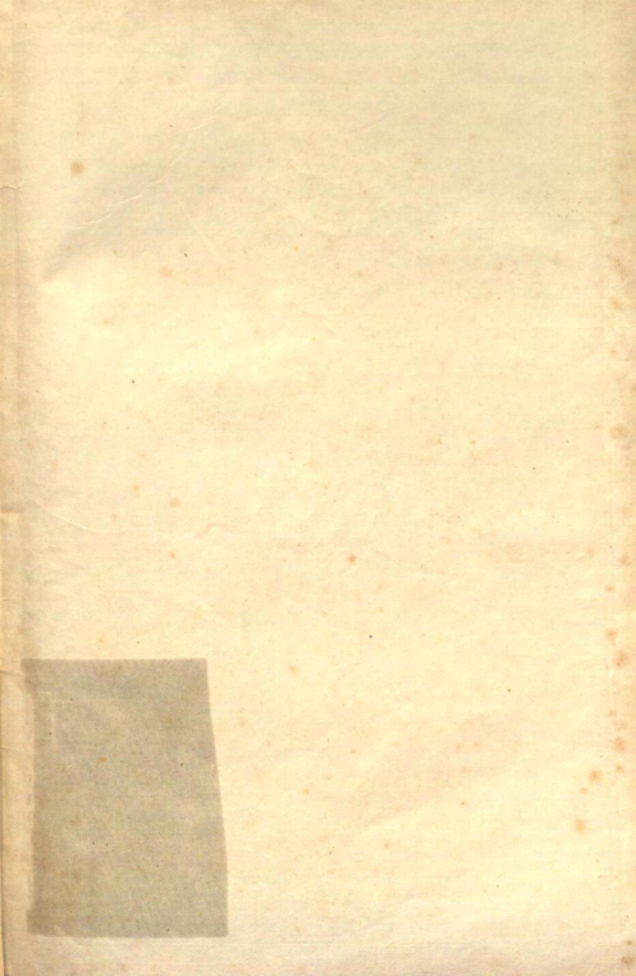
Da die Eigenthümer der im Zuge der Gürtelbahn und in deren Nähe belegenen Grundstücke vermöge der Wertherhöhung dieser Grundstücke einen unmittelbaren Nutzen aus dieser Anlage ziehen würden; so dürfte die Betheiligung an diesem Unternehmen vorzugsweise einladend für diese Grundbesitzer sein, und es ließe sich ein Modus der Betheiligung finden, welcher jedem dieser Besitzer, auch dem unbetheiligten, eine Betheiligung wenigstens mit dem an die Gürtelbahn abzutretenden Theile seines Grundstückes ermöglichte.

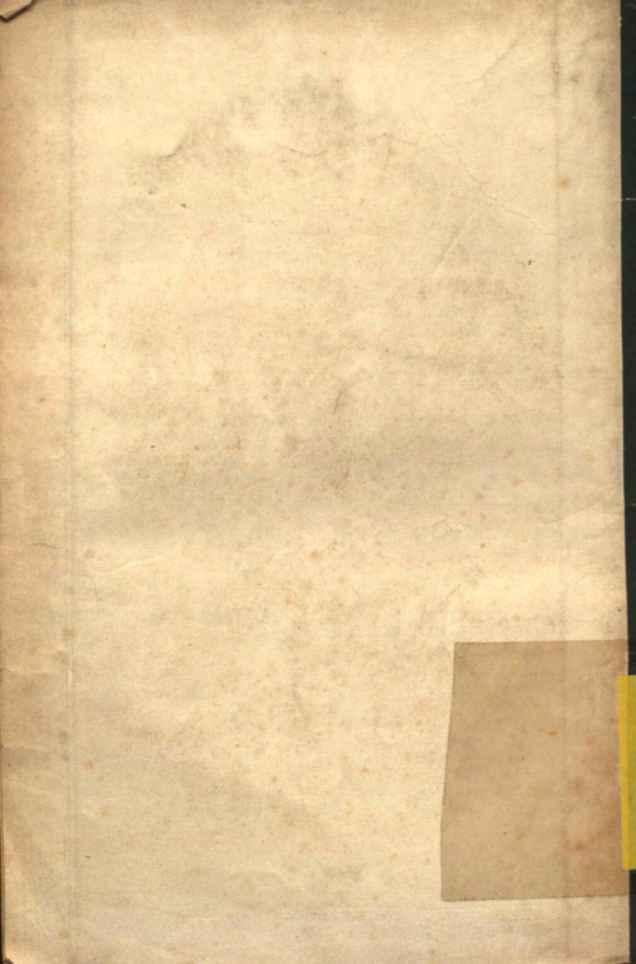
Was das Anlagekapital für dieses Unternehmen der Gürtelbahn von 1 Meile Länge, welche sich durch den Bahntrakt von St. Leonhard bis Richmond ohne weitere Kosten auf $1\frac{1}{4}$ Meilen vergrößern würde, betrifft; so dürfte sich dasselbe bei einigermaßen vollständiger Ausrüstung etwa auf 700,000 Thaler veranschlagen lassen. Dieses Kapital brauchte jedoch erst sukzessive flüssig gemacht zu werden und es käme in Frage, ob die Herzogliche Landesregierung nicht in dem indirekten Nutzen, welchen die damit erzielte Belebung des Verkehrs für die Landesbahnlinien in Aussicht stellt, ein Motiv fände, das Unternehmen, sei es durch bare Zuschüsse oder billige Materialien, sei es durch günstige Transportbedingungen zu unterstützen.

Zum Schlusse bemerken wir, dass die vorstehende Schrift aus der Absicht entsprungen ist, in einer für die hiesige Stadt wichtigen Frage, nachdem sich vielfache widersprechenden Ansichten darüber kund gegeben haben, sachliche Erläuterungen zu ertheilen und durch die Hinlenkung der öffentlichen Aufmerksamkeit auf einige wesentlichen Punkte an der gedeihlichen Entwicklung eines vaterländischen Werkes mitzuwirken, dass aber die ganze Schrift als eine Privatansicht aufzufassen ist, für welche wir nur persönlich verantwortlich sind. Übrigens sind wir durchaus nicht gesonnen, dieserhalb in eine öffentliche Polemik einzutreten, glauben vielmehr, unsere Bürgerpflicht durch diese unumwundene und ausführliche Darlegung unserer subjektiven Meinung erfüllt und nicht die Obliegenheit zu haben, entgegenstehende Ansichten, wenn sie in ihrem Gegensatz beharren wollen, mit Feuer und Schwert zu bekämpfen.



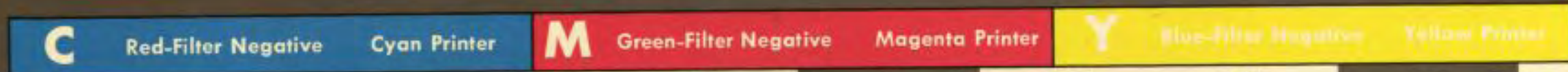








KODAK GRAY SCALE



KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.